



SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

27. maj 2022

Kommissionens forslag til ændring af direktiv 2003/25/EF for så vidt angår medtagelsen af forbedrede stabilitetskrav og tilpasning til stabilitetskrav defineret af Den Internationale Søfartsorganisation

KOM (2022) 53

Revideret notat ift. grund- og nærhedsnotat.

1. Resumé

Kommissionen fremsatte den 18. februar 2022 forslag til ændring af Europa-Parlamentet og Rådets direktiv om særlige stabilitetskrav til "ro-ro"-passagerskibe. Det vil sige skibe, som har en konstruktion, hvor last kan køres fra kajen og direkte ombord og ud af skibet igen, fx bilfærger. Med forslaget skabes der sammenhæng med de nyligt ajourførte standarder for passagerskibes stabilitet i tilfælde af læk (lækstabilitet) defineret i regi af FN's søfartsorganisation (IMO). Forslaget forenkler og strømliner reglerne for passagerskibssikkerhed samtidig med, at det nuværende sikkerhedsniveau for ro-ro-passagerskibe som minimum fastholdes.

Forslaget er udarbejdet på baggrund af anbefalinger fra Kommissionens REFIT-program, der har evalueret EU's lovgivning for sikkerhed på passagerskibe.

Forslaget vurderes ikke at medføre statsfinansielle konsekvenser eller at have væsentlige lovgivningsmæssige konsekvenser. Regeringen stiller sig positiv over for Kommissionens forslag om at ændre og modernisere direktiv 2003/25/EF. Regeringen støtter regulering af passagersejlad, som bidrager til fastholdelsen af et højt sikkerhedsniveau.

2. Baggrund

Europa-Kommissionen har ved KOM (2022) 53 af 18. februar 2022 fremsat forslag om ændring af direktiv 2003/25/EF om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe for så vidt angår medtagelsen af forbedrede stabilitetskrav og tilpasning til stabilitetskrav defineret af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO). Dansk sprogversion blev modtaget den 18. februar 2022. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 100, stk. 2, om transport

med jernbane, ad landeveje og vandveje, og skal vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure i artikel 294 TEUF. Rådet træffer afgørelse ved kvalificeret flertal.

Ro-ro-passagerskibe er skibe med en konstruktion, hvor last kan køres fra kajen og direkte ombord og ud af skibet igen (fra engelsk: *roll-on, roll-off*), og som har plads til flere end 12 passagerer – eksempelvis bilfærger.

Kommissionens REFIT-program har til formål at sikre, at EU's lovgivning opfylder målene for de enkelte love med færrest mulige omkostninger og til gavn for både borgere og virksomheder. Forslaget kommer i forlængelse af REFIT-programmets evaluering af EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe, der blev gennemført i perioden 2014–2015. Kvalitetskontrollen fandt et potentiale for opdatering og forenkling af reguleringen vedrørende sikkerhed for ro-ro-passagerskibe. Potentialet søges nu indfriet gennem en modernisering af direktiv 2003/25/EF, så EU-lovgivningen flugter med de internationale standarder for lækstabilitet gældende for passagerskibe, som for nyligt ajourført inden for rammerne af IMO med den såkaldte SOLAS 2020-standard.

Ved det gældende direktiv 2003/25/EF fastsættes stabilitetskrav for ro-ro-passagerskibe ved havari gældende for alle ro-ro-passagerskibe, der sejler i fast international rutefart til og fra en havn i en EU-medlemsstat. Direktivet har til formål at sikre skibenes stabilitet efter beskadigelse, hvilket forbedrer overlevelsessevnen for denne type fartøjer i tilfælde af havari.

Efter ulykken med *MS Estonia* den 28. september 1994 iværksatte otte europæiske lande (heriblandt Danmark) et initiativ (Stockholmaftalen af 28. februar 1996) om at stille større krav til ro-ro-passagerskibes lækstabilitet. Hermed blev der taget højde for virkningerne på skibets stabilitet ved akkumulering af vand på ro-ro-dækket under hårdere vejrforhold, end hvad der var påkrævet efter de daværende internationale stabilitetskrav. Stockholmaftalen førte senere til vedtagelsen af direktiv 2003/25/EF.

3. Formål og indhold

Kommissionen anfører, at forslaget er udarbejdet med udgangspunkt i, at det eksisterende sikkerhedsniveau fastsat ved direktiv 2003/25/EF som minimum fastholdes.

Formålet med forslaget er at:

- sikre sammenhæng med de nyligt ajourførte internationale standarder for lækstabilitet gældende for passagerskibe som vedtaget inden for rammerne af IMO

- mindske kompleksiteten og den tekniske og administrative byrde, som primært skyldes to forskellige systemer til evaluering af ro-ro-passagerskibes overlevelsessevne ved havari
- mindske tvetydigheden af definitioner og krav,
- fjerne forældede bestemmelser vedrørende internationale instrumenter, som ikke længere er relevante eller i kraft.

Forslaget omfatter eksisterende skibe uanset antallet af ombordværende, nye skibe med mere end 1350 ombordværende samt nye skibe med 1350 eller færre ombordværende.

Sidstnævnte type af skibe har i en overgangsperiode på ti år valgfrihed mellem de i dag gældende krav jf. direktiv 2003/25/EF eller en skærpet udgave af SOLAS 2020. Denne løsning er valgt, da SOLAS 2020 og direktiv 2003/25/EF anvender to forskellige matematiske metoder for fastsættelse af lækstabilitet, hvilket påvirker sikkerhedsniveauet forskelligt for skibe afhængig af deres størrelse og design. De bagvedliggende udregninger herfor er af en meget teknisk karakter, som er uddybet i Kommissionens offentligt tilgængelige arbejdsdokument.

Ti år efter gennemførelsen af de reviderede krav vil der blive foretaget en evaluering. Derfor vil de vigtigste data for nybyggede skibe og de dertilhørende lækstabilitetsberegninger blive indsamlet og evalueret med bistand fra Det Europæiske Søfartssikkerhedsagentur (EMSA).

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure medlovgiver. Europa-Parlamentets holdning til forslaget foreligger endnu ikke.

5. Nærhedsprincippet

Kommissionen vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt med henvisning til, at den maritime sektor af natur er international – og at EU's lovgivning om sikkerhed for passagerskibe er udarbejdet på grundlag af og udformet efter de internationale krav. Sammenlignet med de internationale standarder i IMO-konventionerne er kravene, for så vidt angår visse aspekter, strengere på EU-plan. Det gælder blandt andet for lækstabilitetskravene for visse typer ro-ro-passagerskibe, der er fastsat i direktiv 2003/25/EF.

De fleste medlemsstater er i deres egenskab af havnestat berørt af lovgivning om sikkerhed for passagerskibe, med undtagelse af fire lande, der ikke har adgang til havet. Den maritime sektor er grænseoverskridende, hvorfor regeringen finder, at regulering på EU-niveau har klare fordele frem for

selvstændig regulering i de enkelte medlemslande. Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering og mener derfor, at nærhedsprincippet er overholdt.

6. Gældende dansk ret

Det nugældende direktiv er gennemført i dansk ret i ”Bekendtgørelse om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe”, BEK nr 941 af 23/06/2020. Bekendtgørelsen er udstedt med hjemmel i lov om sikkerhed til søs, jf. LBK nr 221 af 11/02/2022.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget vil medføre behov for at tilpasse BEK nr 941 af 23/06/2020.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget medfører ikke nye forpligtelser ift. tilsyn, hvorfor det ikke vurderes at medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Administrative konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8. Høring

Forslaget blev sendt i høring i Specialudvalget for Skibsfartspolitik d. 23. februar med frist for bemærkninger onsdag d. 9. marts. Der er ikke indkommet høringssvar.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Der er generel opbakning til at opdatere direktivet i lyset af de nye rammer, som er vedtaget af FN's søfartsorganisation, IMO. Enkelte medlemsstater har argumenteret for, at forordningen ikke skal indebære flere krav end IMO-regelsættet, hvilket dog ville medføre en forringelse af sikkerhedsniveauet for visse typer skibe. Langt hovedparten af medlemsstaterne støtter således op

om at fastholde det gældende sikkerhedsniveau som fastlagt af det oprindelige direktiv, der er en EU-implementering af den såkaldte Stockholm-aftale om særlige stabilitetskrav ved vand på dæk for ro-ro-passagerskibe.

10. Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter tiltag vedrørende reglerne for passagersejls, som bidrager til fastholdelsen af et højt sikkerhedsniveau. Regeringen stiller sig derfor positiv over for Kommissionens forslag om at ændre og modernisere direktiv 2003/25/EF.

Regeringen støtter ligeledes en forenkling af gældende EU-regulering, herunder at lette administrative byrder, uden at der går på kompromis med sikkerhedsniveauet.

Det er vigtigt for regeringen, at EU-regulering af stabilitetskrav lægger sig tæt op ad rammerne, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), med henblik på at fastholde en global regulering af sikkerheden til søs.

Regeringen mener, at det nuværende sikkerhedsniveau bør opretholdes samtidig med, at industrien sikres fortsat fleksibilitet ift. innovation og tekniske løsninger for skibsdesign.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Folketinget modtog grund- og nærhedsnotat d. 31. marts 2022. Der blev orienteret om sagen til møde i Folketingets Europaudvalg d. 19. maj 2022.